

主なご意見・ご要望(R6.2)

■鉄道について

分類	内容
15 その他	東京都で、カスハラ防止条例を制定すること。但し私見によれば、日本のサービス業務でのレベル低下は否定出来ないと思う。特に西日本での傾向は、明瞭だ。おそらく人手不足が東日本より、大きいのが原因だろう。職場で一軍が欠ければ、二軍が登場するし、二軍が欠ければ生まれ育ち母語が日本語で無い人達が登場する。コロナ禍で多くの離職のあった宿泊業務や、鉄道会社も傾向は同じだろう。東日本のみどりの窓口の混み様も問題だ。現在は番号札を渡したり、椅子を用意しているが、1 時間以上行列で待たされこともある。理由は窓口業務の人員削減だが、窓口職員の質の高さが救いなものの、窓口で当日券購入はチャレンジングだ。外国人用の切符は分からないが、特に国鉄時代から続く、青春 18 切符の改札やジパング倶楽部の発券業務がアナログ過ぎて、社員の体力を削っているように見える。経営の分割が改善しない理由だとしたら残念だ。ジパング倶楽部の発券には、経路の記入は必須と書いてあるのに、機関誌では推奨の表現になっているのは見えても、恥ずかしい。

■バスについて

分類	内容
2 運行頻度・ダイヤ	市役所付近に勤務しています。4 月からの新ダイヤで女池線での 8 時台に市役所へ到着する便が 8:10 と 8:55 のみ。これでは 9 時始業開始だと早すぎるか遅すぎる便になります。8:55 到着の便を 8:40 頃到着に切り替えてください
9 車両	路線バスがダイヤ改正の度にどんどん減便となり不便です。運転士確保のため待遇改善や定員 29 人以下の小型バス導入による中型二種での採用などをすすめるべきです。普通のバスでは採算が取れなくても小型バスなら取れる便は多いと思います。路線バスなしでは生活は成り立たなくなるので早急に解決を求めます。
12 接客・ホスピタリティ	JR 奈良駅の隣の奈良市観光案内所で、「忍辱山(にんにくせん)のバス停の入った地図貰えませか」の尋ねたところ、年配の男性は分からず、隣席の若い男性から入手出来た。歴史的な史跡などが残る観光地は、そのような対応が出来る存在が必須だ。新潟駅内に移転した市観光案内所も、同じようにならないよう願う。新潟交通の案内所は、もっと難しいだろう。萬代橋ラインの先の案内が出来るか心配だし、新潟交通観光バスの経路や停留所は、おそらく理解していないだろう。観光案内所の職員も、市内の住民・区バスについて、1 分 2 分でどの程度調べられるか、本来なら試験が必要だ。

15 その他	<p>選ばれる都市を目指すには、豊かな財政力を背景に独自の子育て支援策で人口の囲い込みを図るか、実力以上に見せるイメージ戦略を取るかだ。その意味で昨年の新潟交通の値上げ騒動は、新潟市にとってマイナス以外の何物でも無かった。地元マスコミが・・・と市民が・・・と市議会議員が・・・と審議会委員が言ったと報じ、全国に発信されてしまったからだ。他地域から寄せられた反応は、「地元では文句を言う人はいない」と冷やかなものだ。苦しみながら経営を続けるバス会社に、不平を言う土地柄と取られたからだ。それもその筈、市長によれば「全国唯一」らしい条例の手続きとのこと。原因は市条例の超特殊性と市民の声そのままを伝えるマスコミの姿勢だ。奈良交通の赤字バス路線の見直しを扱った、昨年 11 月 17 日発信の朝日新聞「ニュータウンの足をどう守る」と言う署名入り記事は、丹念に調べた上のもので公平さを保っている。選ばれる都市を目指すには、全国レベルで普通の姿を大事にするのが近道だろう。</p>
15 その他	<p>今年 4 月近江鉄道の経営が上下分離方式に移行する。2016 年 6 月に民間単独経営では運行を続けられない事を公表して以降、滋賀県と 5 市 5 町での任意協議会を経て、2019 年 11 月からは法定協議会が設けられて来た。4 月からは、自治体が鉄道施設等を保有し、民間が運行を担う公有民営に変わる。岡山市では市内のバス路線を、都心・幹線・支線に分け、そのうち支線を公設民営方式とし、市は支線に使用する小型バスを提供し、路線再編を行うと言う。注目すべきは、滋賀県の法定協議会でも岡山市の協議会でも、利用者代表が参加している事だ。お上意識が強い縦社会の東日本では、なかなか計画策定段階で部外者を入れない。新潟市の BRT でも同様に、専門家と市当局主導で計画を策定したが、結局地区別の説明会では反対意見が続出した。市民意識が強い横型社会の西日本では、例えば岡山市の協議会構成員は、学識経験者、利用者代表(連合町内会、連合婦人会、障害者団体連合会)、交通事業者、商工会代表、関係機関だ。滋賀県では、老人クラブ、PTA や女性団体の代表も名前を連ねている。東西の文化の違いが大きいものだが、結局急がば回れと言う事だ。</p>
15 その他	<p>岡山市は昨年 12 月 1 日から 1 月 3 日まで市内路線バスの最大 200 円(子ども 100 円)キャンペーンを実施。昨年は路線バスと路面電車の無料 day を 5 回実施し、合わせて市美術館の無料も 2 回行っている。2024 年度福山市も新たに路線バスの無料 day を実施する。2023 年度北九州市で公共交通、長崎市でも路線バス・路面電車無料 day を実施している。熊本市では、2 月 5 日から 11 日まで路線バス・路面電車一律 100 円(子ども 50 円)ウィークを実施する。昨年は、無料の日を 2 回行っている。新潟交通の利用者数、収益を見ると、2019 年度から下降している。コロナ禍やシニア半わりの上限設定よりも、2019 年 10 月の消費税 10%改定の影響が大きい。2020 年の家計調査では、コロナ禍も加わり、高齢者の旅行・外食の支出額が前年の半分まで減ったと言う報告がある。単純に利用者増を図りたいなら、他都市の方法を真似る方法もあるだろう。</p>
15 その他	<p>路線バスの運転手不足の報道において、待遇の低さと共にカスハラやクレームの存在が有るとされている。一方、それらに含まれる要望が聞き入れられるかについては、公共交通に関しては難しい。JR 東日本の京葉線ダイヤ改正の修正は超例外だ。高架化、新駅の要望についても「お金出すなら、してやってもイイよ」となる。自身の経験では、全国的有名飲食チェーンの店長に何々を設置して欲しいと言った後、数か月後にはその通りの事が始まった。元々計画が有ったか、他にも多くの要望が有ったのだろう。但し公共交通は、多くの要望が有ってもそうはならない。余程得になる事なら応えてかもしれないが、この場合、当事者とは別に国土交通省に直接電話すべきだろう。国交省に電話する勇気が無ければ、正当な要望が含まれない、単なる気持ちの解消に過ぎないだろう。一般論としてバス会社も、要望や積極的提案が含まれないクレームに対しては、真面目に聞く事は無いと思う。</p>

15 その他	<p>コロナ禍からバス利用者数の回復していないと言う話は聞くが、以前から超赤字路線は存在する。新潟交通観光バスは、2019 年に間瀬線と曾根駅一白根線の運行を、2020 年に浦浜線の運行を他社に譲っている。いずれも新潟市の補助を受けていると記されており、補助が無ければ、引き受け手の無い「隠れコミュニティバス」なのだろう。おそらく 1 便に数人から 10 人程度しか乗らなかったと想像出来る。廃線は、事前届出制で運行会社の考え次第となっている。例えば、新常磐交通は昨年 11 月、いわき市内の 15 路線を今年 4 月に廃止すると発表した。これに対しいわき市は、同社に対する補助金を増額し、このうち 5 路線を維持することに決まった。増額する金額は 1886 万円で、前年の補助金額を足すと 1 億 8695 万円とのこと。今年春から(地域連携)IC カード決済が始まるというので、相当苦しい経営だったのだろう。新潟交通に似てなくはないが、毎年 1 億円以上の補助は、余程のことだ。新潟交通も、ここまでになる前に、早めに減便・経路短縮・路線廃止を決めて欲しい。</p>
15 その他	<p>政府が子育て支援策の財源に、賃上げ分を見込んでいるものの、実質賃金が下がり続けているように景気の良い賃上げは大企業に限られている。更に、減便時に指摘されていたバス運転手の賃金は相対的に他の運転手に比べ負けることになるのだろう。新潟市内外を問わず、バス会社は補助金支給の無い赤字路線を返上し、儲けの出る路線を維持して欲しい。市の新規新年度予算も、悪いニュースも良いニュースも市民の関心を集めると言う点から大切だ。とにかく収益を高め、社員の賃金を上げて欲しい。残念ながら市民の移動手段が、圧倒的に自動車なのは揺らがない。公共交通はコストがかかるのは当然で、その上ボランティア団体でない以上、収益を確保しなければ、存続出来ない。その意味で、一部の自治体が審議会にかけるとしても、物価上昇を見ながら運賃の再値上げにも取り組んで欲しい。</p>

■その他

分類	内容
99 その他	<p>神戸市は、今年 9 月から市内の公私立、外国人学校の別なく、高校に通う生徒の通学費全額を補助すると言う。9 月までは現在の方法で補助すると言う。市外へ通学する生徒も、これまで通りとのこと。現在は、通う高校の位置に関わらず、月額 12000 円を超える金額の半額を補助している。新潟交通の通学定期額を見ると、例えば、4 か月定期で月 12000 円を超えるのは、通常運賃 380 円以上のエリアだ。新潟駅を起点とすると、西小針線で小針十字路、松浜線で中道山あたりだ。正式な補助方法は分からないが、1 か月定期では運賃 340 円以上のエリアだ。JR の 3 か月定期で見ると、新潟駅から吉田駅に当たる。制度としては、12000 円の自己負担は、確かにちぐはぐ中途半端感がある。ただし、通年の場合、これに係る神戸市の予算は 1 億円から 20 億円(2024 年は 12 億円)に増えると言う。元々、大阪府の授業料無料化に対抗するもので、新潟では難しいだろうが、金額制限なしで 1/3 又は 1/4 補助するなら、強力な子育て支援だし、公共交通支援にもなるだろう。</p>

99 その他	NST がジオテクノロジーズの公表した「よく歩く都市ランキング」の内容を報じている。一昨年 11 月と昨年 5 月の平日各一日の市民の歩数を集計したもので、政令指定都市 20 市の順位をまとめている。歩数一位は川崎市、二位は横浜市で新潟市は最下位だ。人口密度が高く公共交通が発達した政令市ほど、順位が高い。ただし、交通分担率で自動車が高い順かと言えば、必ずしもそうでもない。ただ、新潟市資料では、新潟駅・万代・古町の歩行者は 10 年で 16.4%も減っており、都心は生活の場で無くなっていることは確かだ。健康面との関連は触れられていないが、20 市の平均寿命の順位は、新潟市の男性 13 位タイ、女性 12 位タイだ。全国の市区別寿命では、川崎市麻生区がほぼ毎年トップだ。サラリーマンの比率が高く、自動車より公共交通機関のほうが便利だが、アクセスするには歩く必要がある地域だ。新潟市は、市民の健康と医療費の面からも、自動車の利用を制限する都市づくりも必要だ。
-----------	--